Kambo – bedrifter og industri

Kambo – Norges Detroit

Det følgende er basert på teksten i heftet Kambo. Norges Detroit, forfattet av Ivar Erlend Stav og Torill Wyller, og gitt ut av Østfoldmuseet i 2008.

Forkortet og redigert av Edmund Schilvold

(Forslag: En tidslinje (kort kronologisk oversikt) hadde gjort seg. Ville gjøre det lettere for uinnvidde å få oversikt over bedrifter, eiere og begivenheter.)

(Forslag: Avfotografere en eller flere av de gamle bilene som fortsatt eksisterer? Hus eller bygninger slik de ser ut i dag?)

Kambo er et enestående sted i Østfold, og landet generelt, gjennom den bilrelaterte produksjon som har funnet sted der, fra 1918 og fram til våre dager.

Den bilrelaterte virksomheten på Kambo spenner over et langt tidsrom, og omfatter flere bedrifter. Forfatterne mener det kan gi best oversikt å dele framstillingen etter et skille mellom de to hovedformålene ved virksomheten: Bilproduksjon (produksjon/montering av komplette biler) og karosseriproduksjon (bygging av karosserier og montering av disse på kjørbare understell - chassis- fra bilfabrikk).

Bilproduksjonen

Scania-Vabis

Byggingen av en automobilfabrikk på Kambo kan sees som utslag av gründertiden i industrien under første verdenskrig, både lokalt og i Norge generelt. Utgangspunktet var gode økonomiske tider, og de spesielle omstendigheter som fulgte av krigen.

Godseier og ingeniør Ingar Wankel på Kambo gård sto sentralt i bildet. Han eide Kambo Kalkverk, hadde utskipingshavn for plank og props fra sine skoger, og solgte tomtegrunn til Felleskjøpets store mølle på Kambo.

Wankel var også en av initiativtakerne, kanskje den viktigste, til det ambisiøse prosjektet med bilindustri på stedet. Han må ha vært en bilentusiast, for i 1916 meldte han seg inn i Kongelig Norsk Automobilklubb, og da hadde han en åpen 1914-modell av det fine belgiske merket som også kong Haakon VII foretrakk, nemlig Minerva.

Viktigere var det at Wankel hadde arealer og kapital. Tankene på en bilfabrikk begynte antagelig å konkretisere seg i 1915, da han tok kontakt med den svenske bilfabrikken Scania-Vabis. Med seg hadde han to venner i Kristiania – høyesterettsadvokat Harald Hauge og diplomingeniør Sigurd Hiorth. Sistnevnte var gammel studiekamerat, og skulle bli det nye selskapets direktør.

Aksjeinnbydelsen

Andre sentrale personer i selskapet var: Ingvar Hofstad, leder av Norsk Maskinteknisk A/S (NOMA) som skulle stå for salget og ingeniør Axel Rønning (leder av NOMAs avdeling i Trondheim, senere i Vegdirektoratet, og kjent for utallige opplag av Boken om bilen og Vegen til førerprøven). Videre ingeniør Ivar Fiske og representanten for Aktiebolaget Scania-Vabis, direktør Peter Nordeman.

Aksjekapitalen var på 2 millioner kroner. Herav tegnet Scania-Vabis seg for kr. 250 000 og Wankel for kr. 200 000, tilsvarende kjøpesummen for eiendommen han solgte til det nye selskapet. Ifølge avtale med Scania-Vabis skulle det svenske selskapet stille sin knowhow, tegninger og patenter til disposisjon, samt, i en overgangsperiode, instruktører, montører og spesialarbeidere. For dette skulle Norsk Automobilfabrik betale kr. 350 000, og var samtidig forpliktet til å kjøpe materialer og maskiner fra Scania-Vabis for minst kr. 300 000.

Scania-Vabis (i dag: Scania) var på denne tiden produsent av både person- og lastebiler, og befant seg i en ekspansiv fase.

Ved årsskiftet 1918/1919 ble selskapet omorganisert og skiftet ledelse. Nytt firmanavn ble Norsk Automobilfabrik Scania-Vabis A/S, og Ivar Fiske overtok som direktør etter Hjorth.

Bilproduksjonen begrenset seg iflg. Bertheau til 77 lastebiler, fordelt på 30 i 1918, 21 i 1919 og 26 i 1920. De fleste ble levert til det offentlige, som Statens vegvesen og ulike kommuner, med NSB som største enkeltkunde. I tillegg ble det solgt en del person- og lastebiler som ble importert ferdige fra Sverige.

Fra 1921 og til selskapet ble formelt oppløst tidlig i 1923, var nok virksomheten begrenset til produksjon av karosserier, og slike deler til biler og industrien som maskinutstyret på fabrikken var egnet for å framstille. Eiendomsretten til anlegget gikk over til hovedkreditorene, Moss Privatbank og entreprenør B. Brynildsen i Moss.
Det kan her nevnes at "moderselskapet" Aktiebolaget Scania-Vabis gikk konkurs i 1921, men kom sterkt tilbake.

Når lastebilproduksjonen ikke lyktes på Kambo, kan det i ettertid forklares med at den bygde på sviktende grunnlag i flere henseender:

- De kortsiktige, gunstige krigskonjunkturene forsvant med våpenhvilen i november 1918. Behovet for militære lastebiler ble borte, og overskuddsmateriell, både fra Amerika og Europa – særlig Fiat – flommet inn over markedet til svært reduserte priser.

- På lengre sikt er det vel tvilsomt om det ville være regningssvarende å produsere lastebiler med basis i et så lite hjemmemarked som det norske.

- For Kambo var det også en tredje faktor, med sviktende grunnlag i bokstavelig forstand. Byggegrunnen til fabrikken var dårligere enn opprinnelig antatt. Det medførte pæling ned til 23 meter, og vesentlig økte byggekostnader.

Fabrikkbygningene

Entreprenør var Christiania & Nielsen, et dansk firma etablert i 1904 som var spesialist på konstruksjoner i armert betong, og som på denne tiden hadde en filial i Kristiania. Arbeidene ble igangsatt sommeren 1917. Fabrikkanlegget skulle hvile på en betongplate på 6000 kvadratmeter.

Produksjonen skulle foregå i to store bygninger, som i alt vesentlig var på en etasje. Den største, som er nærmere beskrevet nedenfor, inneholdt en maskinsal på 1800 kvadratmeter og et lager på 1000 kvadratmeter. Den mindre var innredet for karosseriproduksjon, med snekkeri og lakkeringsverksted. Salmakerne holdt til en trapp opp, på en utbygd ark. I tillegg var det tre små bygninger for fyrrom, materialtørking og portvakt. Bare den siste er revet.

De bevarte plan- og fasadetegningene er utført i mai 1917 av Ivar Looström & Alvar Gelin, Byggnads- och Konstruktionsbyrå, Stockholm.

Den representative fløyen mot Møllebakken, med kontorer i annen etasje, framstår slik den ble utført. Med flatt tak, teglsteinskledning og regelmessige rekker med vertikale, rektangulære vinduer, som er lavere i annen etasje enn i produksjonslokalene under. Fasadene er enkle, inndelt med lisener.

Bak denne fløyen strekker seg produksjonsfløyen, to sammenbygde haller under hvert sitt åstak. Innglassede takryttere på tvers av møneretningen står tett, og sørger for godt overlys. På tegningen er fasadene konvensjonelt utført med vertikale vinduer i murlivet.

Stilmessig kan anlegget på dette stadium karakteriseres som forenklet nyklassisisme.
Det skjer imidlertid noe radikalt med fasadene på veien fra denne tegningen til den ferdige utførelse. Kanskje var det behovet for bedre dagslys i den brede dobbelthallen som gjorde det nødvendig. Kanskje var det det industrielle formålet som ga estetisk aksept. Sikkert var det entreprenørens kompetanse med bruk av armert betong som gjorde det mulig å utføre en veggpilar- og takstolkonstruksjon med god avstand mellom disse bærende elementene. I alle fall ble resultatet sammenhengende vindusbånd på øvre del av både langvegger og gavl, bare brutt av veggpilarene. Nedre del var i tegl.

Denne utnyttelsen av armert betong og glass er nettopp en av forutsetningene for funksjonalismen og dens formspråk, som først slår gjennom i Norge og Norden rundt 1930. Men på Kambo finner vi en forløper for funksjonalismen, eller funkisen, som retningen populært kalles, allerede i 1918.

Direktørboligen

Direktørboligen ligger, som seg hør og bør, rett ovenfor og litt høyere enn fabrikken, slik at sjefen kan ha full oversikt over bedriften hjemmefra.

Arbeiderboligene

Vi finner denne entusiastiske beskrivelsen i julenummeret for 1918 av Norsk Motorblad:

”Smaa, vakre arbeiderboliger efter tegning av arkitekterne Morgenstierne og Eide, dukker frem i skogen omkring fabrikken. De har alle sammen meget vakker beliggenhet i de aaser som omgir den slette hvorpaa fabrikken er bygget. Fabrikken eier her et skogareal

paa i alt 230 maal. Til hvert hus hører mindst et maal grund, saa at hver arbeider kan ha sin lille have og aker.”

Det ble bygget ti arbeiderboliger, ifølge en rapport om fabrikkens eiendeler fra 1923, gjengitt hos Bertheau. Kostnadene til arbeiderboliger er i Automobilfabrikens ”hovedbog l” for februar til august 1918 oppført med kr. 185 206,57. Opparbeidelse av venn og kloakk samt vei og planering kom i tillegg med i alt kr. 29 373,41. Materialer fra transportkassene som bilene kom i kan ha blitt gjenbrukt i husbyggingen. Det er grunn til å tro at alle boligene var identiske og oppført i Kilsbakken.

Et tidlig foto av Kilsbakken 8, huset til sjåfør Karlsen, 14 gir det beste inntrykk av det opprinnelige utseende.

Sammen med en målsatt tegning av Kilsbakken 10 gir dette grunnlag for følgende bygningsbeskrivelse: Enetasjes bygning i tre, med papptekket saltak, smårutete vinduer og grunnflate på 104,4 kvadratmeter (utvendig, eksklusiv bislag) oppført på grunnmur av naturstein. Delt i lengderetningen, med to leiligheter på to rom og med kjøkken i midten.
Den nevnte rapporten kan tolkes slik at det i tillegg har vært en ingeniørbolig. Det kan i tilfelle ha vært Kilsbakken 24, som er større enn den øvrige eldre bebyggelse her.

Bilproduksjonen gjenopptas

Den Norske Automobilfabrikk

Den store perioden med bilproduksjon på Kambo var i årene 1937–39. Initiativtager var Robert Hesselberg-Meyer. Han ledet bilfirmaet R. Robert Hesselberg-Meyer A/S, som fra 1932 fikk importen for disse merkene fra amerikanske Chrysler Corporation: Chrysler og Plymouth personbiler og Fargo lastebiler. Med gradvis bedre tider etter de verste depresjonsårene 1932–33, ble det i 1935 utarbeidet planer for montering av biler i Sandvika, Bærum. Men det var på Kambo virksomheten kom i gang.

Firmaet Den Norske Automobilfabrikk ble stiftet i november 1936, og leide den største fabrikkbygningen på Kambo i desember. Produksjonen kom i gang tidlig i 1937, og besto i montering, sveising og lakkering av deler som kom i store trekasser fra USA.
Arbeidet ble organisert på et forenklet samlebåndsystem, med skinner i gulvet og løftekraner i taket. Det mest avanserte utstyret var

moderne punktsveiseapparater, som fikk lysene i Moss til å blunke når de var i bruk.

Den første ferdig monterte bilen, en Plymouth, rullet ut 18. februar 1937. Arbeidsstyrken var i juli 1937 kommet opp i 165 mann. Den totale produksjonstallet er av Bertheau anslått til mellom 2100 og 2200 biler.

I dette tallet inngår også vel 150 Adler Trumpf fra 1939, en tysk forhjulsdrevet bil. Det reflekterer markedsutviklingen i siste halvdel av 30-tallet, med en økende andel europeiske småbiler.

Tollreglene gjorde det lønnsomt å montere biler i Norge. Verditollen på delene til montering var på 35 prosent, mens den på ferdigimporterte biler var på 45 prosent.
Konsernet så nok for seg større markedsandeler totalt med sterkere norsk representasjon, og bredere dekning: Plymouth var det billigste merket, på linje med Ford og Chevrolet, mens Chrysler var det dyreste. Det var klare likhetstrekk mellom merkene, så vel teknisk, med sideventilerte motorer, som karosserimessig, med konvensjonell linjeføring. Bilene var kjent for god slitestyrke, noe som ga godt salg til drosjeeierne.

Forhandlerlisten til Den Norske Automobilfabrikk pr. l. oktober 1937 omfattet 29 navn over hele landet. Fire av dem var i Østfold: E. Thorgersen i Moss, Alf Haugen på Mysen, H.E. Hanssen i Sarpsborg og Henry Johansen & Co. i Halden. Senere kom Reidar Fagernæs til i Fredrikstad.

Moss by- og industrimuseum har fått en l 938-modell Plymouth i gave av Petter Tønder Jakobsen, daværende konservator ved Norsk vegmuseum.

Krigs- og etterkrigstid

Krigsutbruddet medførte øyeblikkelig og varig stans i bilproduksjonen. Tyskerne tok i bruk lokalene til reparasjon av Junkers flymotorer.

Da freden kom i 1945, var det av flere grunner ikke aktuelt å gjenoppta produksjonsprogrammet fra før krigen. Gjenreisningstiden innebar rasjonering og knapphet på det meste, ikke minst innen bilsektoren. l 1946 og -47 ble det generelt importert et relativt stort antall biler, for å dekke det store transportbehovet etter krigen. Den Norske Automobilfabrikk hadde fortsatt importen av Plymouth, Fargo og Chrysler. Men nå var det bare snakk om klargjøring av

ferdige biler, dvs. inspeksjon og kontroll, etterfylling av væsker, rensning av komponenter som hadde vært innsatt med fett under transporten og utbedring av eventuelle transportskader.

Det nærmeste man kom tidligere virksomhet var montering av noen hundre amerikanske Fargo lastebiler umiddelbart etter krigen, som del av en statlig import for å avhjelpe transportbehovet noe. De kom imidlertid i større komponenter, og med ferdigbygd førerhus og lasteplan, slik at de var mindre arbeidskrevende. Senere fortsatte denne importen på ordinært vis, med montering på Kambo frem til 1960, også av den engelske Fargo-versjonen. Hovedtyngden var i årene 1946–54, da det totalt ble montert ca. 1000 Fargo på Kambo.

Den Norske Automobilfabrikk brukte anlegget på Kambo til klargjøring også av sine andre merker, engelske Standard, senere også franske Simca. Virksomheten opphørte 1963–64.

Men midt i den perioden vi nå har omtalt, ble det igjen noen år med bilproduksjon på Kambo:

Standard Eight 1954 til ca. 1958

Dette var en engelsk småbil som kom på markedet i 1953, med toppventilert motor på 0,8 liter og 26 hestekrefter. Den var nøkternt utstyrt, idet den manglet så vel blank dekor i grillen som utvendig lokk til bagasjerommet. Men designen var moderne nok.

Året etter ble den supplert av en litt mer velutstyrt variant, Standard Ten, med 33 hester.
Produksjonen var relativt mer arbeidskrevende enn den hadde vært for de amerikanske bilene: Standard kom i mindre komponenter, og krevde mer tilpasningsarbeid. For de som hadde vært med før krigen, innebar nykomlingen et lite kultursjokk: De oppdaget fort at det var stor forskjell på britisk engelsk og amerikansk engelsk når det gjaldt bilterminologi!

Noen stor suksess ble ikke den lille Standard på det norske marked. Bertheau og Stokke kalkulerer (tall for 1954 mangler) antall nyregistrerte Eight og Ten i årene 1954–59 til ca. 300. Kanskje var konkurransen fra Folkevogn og Ford Anglia for sterk.

Karosseriproduksjonen

Automobilfabriken

De første bilene ble ofte levert noe ufullstendige, bare som kjørbare chassis (understell). Det var så opp til kjøperen å få bygd på karosseriet. Oppgaven gikk gjerne til de håndverkere som hadde erfaring fra beslektet virksomhet for hestekjøretøy: hjul- og vognmakerne. For førerhus til lastebiler vedvarte denne situasjonen delvis til utpå 1950-tallet, for spesialbiler og busser enda lenger.

Karosseriene ble bygd på et stenderverk av tre, fortrinnsvis av ask (i senere år også av metallprofiler) og vanligvis kledd med stålplater.

Karosserifabrikasjonen og den tidligere direktøren ved Norsk Automobilfabrik Scania-Vabis A/S står for kontinuiteten i virksomheten på Kambo. Da dette selskapet ble formelt oppløst, stiftet Ivar Fiske den 18. mai 1923 firmaet Automobilfabriken. Han var spesialist på tannhjul, og det nye firmaet fikk logo med en tannhjulskrans inntegnet på ”trefotingen” til Scania-Vabis. Karosserier skulle imidlertid bli hovedproduktet, og omfattet førerhus og lasteplan, varebilkarosserier og minst én buss.

Men i 1928 flyttet Fiske sitt firma til Oslo og fortsatte virksomheten der. Det åpnet opp for den lengste sammenhengende epoken på Kambo.

Auto-Karosserifabrikken 1928–2000 og tre generasjoner Henning

I 1998 hadde Moss by- og industrimuseum en samtale med Alf Richard Henning. Han fortalte om faren og bedriftslederen Gustaf Henning, og fra karosserivirksomheten.

Utdrag fra samtalen gjengis her:

Gustaf Henning (1888–1967) kom landeveien fra Grebbestad i Sverige til Kambo i 1918. Han var snekker og fikk først jobb på Felleskjøpets nybygg og deretter på Norsk Automobilfabriks nybygg på Kambo. Kort tid etter at bygningen var oppført, opphørte selskapet, og Henning fikk jobb på karosserifabrikken. Han var utrolig flink og arbeidsom, og tok handelsskolen via brevkurs. Han jobbet seg oppover og ble formann. Etter hvert ble han kompanjong med Fiske, som var sjef på karosserifabrikken.

Gustaf Henning kjøpte karosseribygget i 1928 av Moss Sparebank, mens Fiske, som ikke var interessert i kjøpet, dro til Oslo og startet opp virksomhet der. Den store fabrikkbygningen der Den Norske Automobilfabrikk holdt til tidligere, kjøpte sønnen Alf Richard Henning av Helly Hansen AS i 1980.

Auto-Karosserifabrikken G. Henning var en hjørnesteinsbedrift på Kambo. Nesten alle jobbet der, eller på Den Norske Automobilfabrikken eller på Mølla.

Det var egne fabrikkbusser som gikk fra Moss til Kambo om morgenen. ”Men nå kommer jo hver og en i egne biler.” På det meste var det 67 mann som jobbet der. Da var det ikke plass til alle sammen, så mange sto utpå gården og jobbet om sommeren. Men det var også tider da det var mindre å gjøre.

Selv dro Gustaf Henning ofte til Oslo med tog for å få nye bestillinger, for de fleste kundene kom derfra. Han fikk egen bil etter hvert, og i familien fortelles det at han kjørte drosje i helgene i mellomkrigstiden for å spe på inntekten.

Familien Henning bodde i direktørboligen rett ved fabrikken, med unntak av krigsårene. Da ble boligen og fabrikken tatt av tyskerne, og familien fikk husly hos familien Wankel.
Bortsett fra krigsårene opplevde Alf Richard Henning (f. 1927) at han alltid hadde vært i fabrikken: ”Jeg har vært her bestandig jeg, fra jeg var født”. Han tok eksamen artium og handelsgym i Fredrikstad, og hadde svennebrev i hjul- og karosserifag fra 1953. Svenneprøven besto i å lage et skjelett i tre til lastebilførerhus.

Han jobbet på fabrikken støtt og stadig, både i smia og på salmakerverkstedet, der han laget bil- og busseter, omgitt av dyktige håndverkere:

”Det var mange flinke håndverkere den gangen. Alle kunne et håndverk. Men det var ikke bare å kunne et håndverk, alle satte mye ære i dette å gjøre det ordentlig. Jeg husker jeg var med på salmakerverkstedet. Vi hadde rammene som vi brukte gjortegarn på, og fjærer oppå dette. Fjærene ble sydd fast og bundet på en helt spesiell måte i et slags mønster, for fjærene kunne ikke stå løse. Det var ikke samme høyde på fjærene, for det er jo forskjellige tyngdepunkter på der en sitter. Det er akkurat under baken det er størst tyngde, og så er det litt mykere foran. Det måtte knyttes helt riktig. Og det var jeg med på. Jeg fikk vel kjeft noen ganger, for jeg hadde ikke knyta knutene helt riktig og ikke strammet helt riktig. Da måtte jeg ta det opp igjen og gjøre det helt riktig.”

Trofaste arbeidere

John Alfred Erlandsson var en av mange trofaste arbeidere på Auto-Karosserifabrikken. Han var født i Gøteborg i 1901, og kom til Moss i

1920. Han fikk etter hvert jobb på fabrikken til Gustaf Henning, og jobbet der mesteparten av livet.

Til å begynne med bodde Erlandsson i et hus på Kambo som nærmest fungerte som pensjonat for arbeiderne på fabrikken. Der traff han min bestemor som var kokke og lagde maten for dem, forteller barnebarnet May Brit Hille i Drømmen om et bedre liv. Fortellinger om innvandring til Moss 1905–2005. I 1938 bygget han og kona eget hus på Kambo, kalt Skogheim i følge lønningsboken for 1941–1945. Han gikk av med pensjon i 1972.

Det var flere arbeidere med svensk tilhørighet ved fabrikken: Ernst Emanuelsson (f. 1899) som bodde på Gunnarsby på Kambo, Ivar Palmquist (f. 1898) på Bekkely og J.A. Johansson (f. 1879) på Granligården, for å nevne noen.

Victor Danton (f. 1918) fra Fjellhaug på Kambo fikk jobb hos Henning i 1933. På den tiden var det hard kamp om ledige jobber, og en slik jobb sa man ikke fra seg. ”Jeg fikk 15 kroner uka. Vi jobbet fra sju om morran til fem om ettermiddagen, med et kvarters frokost og en halvtimes middagspause. Etter to år fikk jeg 17 kroner uka.” (Mossemagasinet 1986, s. 84)

Ordrebøkene 1945–1954

I ordrebøkene finnes opplysninger om både standardisering og fleksible løsninger tilpasset kundens behov. Bestillingene kom fra privatpersoner, bedrifter, sentrale bilforhandlere både lokalt og nasjonalt og fra Den Norske Automobilfabrikk.
I følge ordrebøkene fra 1945–1954 var det i alt 911 ordre av varierende størrelse. De fleste bestillingene var på førerhus til lastebiler, lasteplaner, buss- og varevognkarosserier. I tillegg var det ordrer på enklere reparasjoner, omstopping av seter, demontering av gamle førerhus og montering av nye, lakkeringer og forandringer på lasteplan osv. Chassisene var gjerne Fargo, Bedford, Chevrolet, Volvo, Reo og Dodge.
Busser var det også en god del bestillinger på, og reparasjoner. Fra Østfold var det især Juliussen i Skiptvedt/Svinndal, Onsakers Rutebilcentral, fru K. Johansen i Sarpsborg, Tune og Sarpsborg Billag, K. Hamang på Borgenhaugen og Søndre Skjeberg Billag hadde store bestillinger i tiden 1946–1954. Men det kom også bestillinger fra Vestlandet og Trøndelag. I tillegg reparerte karosserifabrikken på Kambo busser fra Schøyens Bilcentraler i Oslo i 1950 og Oslo Sporveier i 1953, sistnevnte hadde busser fra Scania-Vabis.

Det kom inn flere ordrer fra bryggerier, mineralvannfabrikker, Vinmonopolet, meierier, noe mindre fra slakterier, møller, gartnerier og fiskesalgslag. Førerhusene var for to-tre personer.

En annen spesialitet var innredning og reparasjoner av varebiler til ulike formål; brann- og sykebiler og begravelsesvogner. Innen denne nisjen ble det innredet også varebiler til bakeriutsalg i Oslo, Horten, Moss og Rygge, i alt 28 ordrer i perioden 1945–1953.
En stor ordre som en Bedford sightseeingbuss til H.M. Kristiansens Automobilbyrå A/S (Oslo) via forhandler Ole A. Iglebæk krevde ifølge akkord boken 3346 timers arbeid (ordre 800,1953).

Den senere utvikling

Fra slutten av 50-tallet forsvant mye av markedet for karosserifabrikkene. Byggingen av busser ble konsentrert om færre aktører, som kunne utnytte stordriftsfordeler. Bortsett fra noen spesialbiler viser ordrebøkene på Kambo mer reparasjons- og lakkeringsarbeider.
Etter at Gustaf Henning døde i 1967, satset sønnen Alf Richard på tankbiler for olje og bensin.

Tredje generasjon, Jon Richard Henning, overtok ledelsen i 1987. Han satset i tillegg på glassfiberlaminerte skap påbygg til lastebiler, og kjøpte opp firmaet Grip-Kaross AB, som var et av de to-tre største i Sverige på denne sektor.

Etter konkurs i 2000 ble virksomheten videreført av det nye selskapet Auto-Karosserifabrikken AS, som ikke hadde tilknytning til Henning-familien. I de tradisjonsrike lokalene har firmaet Petro Tank fortsatt å bygge tankbiler. I dag er det overtatt av Norsk Flyindustri.

Andre karosserifabrikker i Moss

Virksomheten på Kambo skapte et industrielt miljø som la grunnlaget for flere bedriftsetableringer. I kronologisk rekkefølge var de:

Moss Karosserifabrik (Walle & Johansson) (1924–1933).
Østfold Karosserifabrikk (Karl Anthonsen & Co) holdt til i Kamboveien fra 1926 og noen få år framover.
Krapfoss Karosserifabrikk (1933–1937)
Syrrist & Lunden, Øreveien 11 (1945–1965)

Bilfabrikken i Moss kommunes kulturminneverneplan

Fylkeskonservatoren i Østfold har tidligere uttalt at bilfabrikken på Kambo er et kulturminne av nasjonal verdi innen bilsektoren.

Dette ble fulgt opp av kommunen i forbindelse med utarbeidelsen av "Kommunedelplan for kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap 2009–2021", også kalt kulturminneverneplanen.

I denne planen er bilfabrikken, av kommunen kalt "Kambo Karosserifabrikk", plassert i kategorien "prioriterte kulturmiljøer", og det foreslås bevaring av fabrikkområdet gjennom regulering til spesialområde for bevaring, i henhold til plan- og bygningsloven § 25, punkt 6.

Kulturminneverneplanen ble vedtatt av Moss kommune i 2009.

Kilder og videre lesning

Bertheau, Øystein og Christian Stokke 1991, Made in Norway? Historien om forsøk på bilproduksjon i Norge, Oslo.

Urdal, Solveig Haug 1989, *Kambo i fortid, nåtid, fremtid*, Kambo vel, Moss

Rolseth, Asbjørn 2001, Håndverk på hjul. Karosseribygging og karosserifabrikker i Norge, Oslo.

Rolseth, Asbjørn 2007, Norsk lastebilleksikon. De første 40 årene. Lastebiler i Norge 1900–1940, Oslo

Rolseth, Asbjørn 2009, Norsk lastebilleksikon bind 2. Lastebiler i Norge 1940–1990, Oslo.

Annet næringsliv på Kambo

Av Solveig Haug Urdal
Redigert av Edmund Schilvold

Jordbruk, skogbruk og fiske dannet det opprinnelige næringsgrunnlaget for folk som bosatte seg på Kambo, og slik var det helt fram til begynnelsen av det tjuende århundre.

Mange var ansatt på Kambo gård, som i en periode var noe av et mønsterbruk. Gården hadde på det meste omkring tjue hester i stallen og et betydelig antall storfe, samt en rekke andre husdyr.

Av ansatte var det blant annet en gårdsfullmektig, en stallmester og en stallgutt, en sveiser og en rekke tjenestefolk.

Korndyrking var viktig, men det var også dyrking av rotfrukter. Store turnipsåkrer ble tynnet av de mange flittige barnehendene som den gang var tilgjengelige.

Kambo Kalkverk

Kambo Kalkverk ble anlagt i 1847 nede i Kambobukta, og tilhørte godseier Wankel. Kalksteinen ble hentet fra øyene utenfor Holmestrand, som også var i Wankels eie. En stor lekter ble fylt med steinblokker, og slept til de to kalkovnene på Kambo. Et par muskelsterke karer sørget for å ”knerte” steinen til passende størrelse, og de ferdige bitene ble så lagt inn i ovnene, som måtte passes hele døgnet. Skiftarbeidere hadde ansvaret for at alt gikk riktig for seg.

Den ferdige brente kalksteinen ble fylt i såkalte vagger, og det gikk en skinnegang fra kalkovnen og opp til Kambo stasjon, slik at innholdet kunne tømmes over i jernbanevogner. Transporten bestod av to vagger, og det var en dagligdags opplevelse for folk å se støvskyene fra kalkomlastingen, og lilleputtbanen i bedagelig tempo på sin ferd til Kambo stasjon.

Den ferdige kalken ble solgt til blant annet Moss Cellulosefabrik, og ellers til ulike kunder i omliggende distrikter.

Kalkverket ble lagt ned i 1916, og tomta ble solgt til Norsk Hydro, som bygde et stort lagerhus der. Anleggsbrakka står ennå i dag – den er identisk med Fritidsheimen, Kambo Vels møtelokale.

Fra props til kullbriketter

På motsatt side av bukta var det utskipningshavn for planker og props fra Wankels skoger. Props gikk det mye av til Storbritannia. Det var toppene av felte trær, som var for tynne til at de kunne brukes til

byggematerialer. De ble kappet opp i forskjellige lengder, og ble benyttet til å stive opp gruveganger.

Senere ble De Norske Kulbriketfabrikker anlagt på dette stedet. Der ble det laget briketter av kullstøv fra England og Svalbard, samt tjære.

Enda noe senere ble Kambo Fabrikker anlagt på denne tomta, som ble kalt Sibirien. Kambo Fabrikker var opprinnelig en tranfabrikk. Deretter ble det etablert en malingsfabrikk, og en bedrift for foredling av marin olje. I dag tilhører tomta Kambo Marina AS.

Felleskjøpet

Den såkalte Mølla, Felleskjøpets anlegg på Kambo, har vært en hjørnesteinsbedrift helt siden oppstarten i 1917.

Arbeidsdagene på Mølla kunne være slitsomme. ”Kipen” kom fra Moss med arbeidsfolk tidlig om morgenen, og de ble hentet igjen klokka seks om kvelden.

Det var pensjonat på Mølla den gangen. Det ble drevet av familien Kaland fra Bergen.

Fyrlykta stod på denne tiden ikke på Kippenes, men på neset sør for Mølla. Den ble behørig pusset og manuelt tent hver kveld.

I dag er Mølla et moderne anlegg med over 60 ansatte – et av Norges største anlegg for kornmottak, og for produksjon og distribusjon av varer som kraftfôr, såvare, gjødsel og plantevernmidler.

Dagligvarer

Den første kolonialbutikken kom i begynnelsen av århundret. Gamlebutikken var det øverste huset i Kilsbakken. Nederst i bakken hadde Grydeland sin butikk, men den brant. Senere ble Fjellvang Landhandleri etablert, etter krigen kom Østbys kolonial, og samvirkelaget. Meieriutsalg og grønnsakhandel eksisterte til ut i 50-årene.

Gartneriet

På Stalljordet, nedenfor hovedbygningen på Kambo gård, ble det i 1928 anlagt et gartneri som etter datidens forhold var temmelig stort. I det ble det dyrket tomater, agurker og diverse blomsterplanter.

Mosselys

Det har også vært en lysfabrikk på Kambo – Mosselys. Den lå først i Kilsbakken, og deretter i en bygning ved Osloveien, fortsatt kalt ”lysfabrikken”.

Eurofins

Eurofins Norge er en del av et fransk selskap med hovedkontor i Brussel. Det utfører kjemiske og mikrobiologiske laboratorieanalyser, prøvetaking og rådgiving innen områdene miljø, mat, fôr, produkttesting og legemidler, og har cirka 130 ansatte på Kambo. Firmaet er størst innen sin bransje i Norge, og ledende på verdensmarkedet.

Promens

Ved Brevikveien øst for Sjøhagen ligger det opprinnelige Moss Glasværks anlegg, i dag Promens AS avd. Kambo, Packaging. Dette er et større fabrikkanlegg med om lag 110 ansatte. Hovedkontoret befinner seg på Island. Blant produktene er flasker, kapsler og kanner, samt skjeer, gafler og kniver i plast.

****

Den første verdenskrig og vanskelighetene etterpå, jobbetid og forbudstid (med smugling også på Kambo!) er ikke tatt med i denne oversikten. (Akkurat. Vil du skrive noe om dette med tanke på boka?)

****